

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Faktenblatt KöV-Region Zentralschweiz (12. Dezember 2013)

Handlungsbedarf in der KöV-Region Zentralschweiz

- Die Bevölkerungsentwicklung liegt in der Zentralschweiz deutlich über dem Schweizer Durchschnitt: Zwischen 1990 und 2007 stieg die Wohnbevölkerung um 19 Prozent.¹ Die Kantone Schwyz, Nidwalden und Zug überholen derzeit deutlich die „mittleren Szenarios“.²
- Gleich ergeht es der Arbeitsplatzentwicklung: Von 2012 bis 2013 entstanden in der Region zusätzliche 9000 Arbeitsplätze.³ Die Tendenz ist weiterhin steigend.
- Aufgrund dieser Entwicklung und der wachsenden Gesamtmobilität verstärken sich die Verkehrsströme im Raum Zentralschweiz stetig. Entsprechend rasant ist die Nachfrageentwicklung beim Personen- und Güterverkehr. Beispiel Fahrgastzahlen: Auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern stiegen diese zwischen 2003 und 2007 um rund 24 Prozent. Bis 2030 wird ein Wachstum von 80% im Passagieraufkommen prognostiziert.⁴
- Die Liste von Engpässen auf den Zentralschweizer Eisenbahnlinien ist lang. Ganz besonders gravierende Flaschenhälse befinden sich auf der Strecke Zürich – Zug im Abschnitt Thalwil–Zug, auf der Strecke zwischen Brunnen und Flüelen sowie im Bahnknoten bzw. im Bahnhof Luzern. Streckenoptimierungen sind hier nicht mehr möglich. Das prognostizierte Wachstum kann ohne einen Angebotsausbau nicht mehr bewältigt werden. Die Kapazitätsgrenzen sind vollständig erreicht.

FABI: Konkreter Nutzen in der Region Zentralschweiz

LEGENDE

- Ausbauten ZEB bis 2025 (bereits beschlossen)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Baukredite)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Projektierungskredite)
- △ FABI Ausbauschritt 2025 (Kredite für Studien)
- FABI voraussichtlicher Ausbauschritt 2030



Quelle: Bundesamt für Verkehr; eigene Darstellung

- ➔ Bis 2025 profitiert die Fernverkehrsstrecke Bern-Luzern und die Zentralbahn auf den Strecken Luzern-Stans und Luzern-Giswil.
- ➔ Der erste Ausbauschritt enthält für die Zentralschweiz wichtige Projektierungskredite, damit schnellstmöglich mit der Planung der wichtigsten Grossprojekte begonnen werden kann.
- ➔ Bis 2030 sind der Zimmerberg-Basistunnel II sowie der Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern für die Behebung der gravierendsten Schienenengpässe in der Zentralschweiz realisierbar.

¹ Quelle: Zentralschweizer Regierungskonferenz, Die drei Zentralschweizer Projekte – Herzstücke der «Bahn 2030»

² Quelle: Bundesamt für Statistik

³ Quelle: Zentralschweizer Regierungskonferenz, Die drei Zentralschweizer Projekte – Herzstücke der «Bahn 2030»

⁴ Quelle: Zentralschweizer Regierungskonferenz, Die drei Zentralschweizer Projekte – Herzstücke der «Bahn 2030»

Massnahmen bis 2025 und deren Nutzen:

- **Bern – Luzern:** Der Ausbau ermöglicht den Halbstundentakt im Fernverkehr von Bern nach Luzern bzw. zwischen Zofingen und Luzern (anstelle der heutigen Direktverbindung Luzern – Basel).
- **Luzern–Stans und Luzern–Giswil:** Zusätzliche Doppelspurabschnitte ermöglichen den Viertelstundentakt Luzern–Stans und Luzern–Giswil. Die Kantone Nidwalden und Obwalden profitieren von besseren Anschlüssen in die Stadt Luzern und umgekehrt.
- **Projektierung Kapazitätsausbau für den nächsten Ausbauschritt 2030 auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern:** Es handelt sich um Kredite, welche ab 2016 die baureife Projektierung und Planung des Zimmerberg-Basistunnels II und des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofes Luzern ermöglichen, damit diese Massnahmen bis 2030 realisiert werden können.

Bereits vorgesehene Massnahmen bis 2030 und deren Nutzen:

- **Zimmerberg-Basistunnel II⁵:** Der Zimmerberg-Basistunnel II als Variante zur Beseitigung des Engpasses Zug – Zürich führt nahezu zu einer Verdoppelung der Sitzplatz-Kapazitäten zwischen der Zentralschweiz und Zürich. Ermöglicht wird damit der Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Zürich und Gotthard sowie der Viertelstundentakt der S-Bahn von Zug bis nach Luzern in Verbindung mit dem Bau des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofes Luzern. Weiter kann ein zusätzlicher Schnellzug pro Stunde zwischen Zürich und Chur eingesetzt werden. Der Tunnel schont bzw. entlastet aber auch den Bahnhof und das Ortsbild von Thalwil und dient als leistungsfähige Alternative zu den sanierungsbedürftigen einspurigen Tunnels vor Ort. Der Fahrplan stabilisiert sich auf dem ganzen Korridor Zürich – Zug – Luzern. Ein von Fahrzeitgewinn von 6 bis 7 Minuten zwischen Luzern/Zug und Zürich bildet einen Teil der Reisezeitverkürzung Zürich – Mailand und hält die Geschwindigkeiten im Gotthardbasistunnel (NEAT) insbesondere zur Kapazitäten-Steigerung des Güterverkehrs aufrecht.
- **Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern⁶:** Der Bau des Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern sieht vier neue Perrons à 420 Meter vor. Damit können bis zu 400 zusätzliche Personenzüge pro Tag abgefertigt werden. Pro Stunde und Richtung verkehren dann über 10 zusätzliche Züge mehr als heute. Dies ermöglicht den Viertelstundentakt im Regionalverkehr nach Sursee, Wolhusen und ins Seetal, den Halbstundentakt im Fernverkehr nach Bern und Basel, den Halbstundentakt im Fern- und Regionalverkehr nach Arth-Goldau sowie den Viertelstundentakt im Fern- und Regionalverkehr nach Zürich und Zug in Verbindung mit dem Bau des Zimmerberg-Basistunnels II. Entscheidend ist auch ein besseres Fahrplanangebot und eine kürzere Reisezeit auf der Strecke Luzern – Zug – Zürich. Ausserdem profitieren die übrigen Linien in der Bahnhofzufahrt, beispielsweise jene nach Bern oder Basel, von frei werdenden Kapazitäten bzw. zusätzliche Zügen. Der Tiefbahnhof Luzern kann in einzelnen Angebotsschritten bis zum Zielzustand Durchgangsbahnhof ausgebaut werden.

⁵ Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug

⁶ Quelle: Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern; Zentralschweizer Regierungskonferenz